Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/483

10. 02. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Hiksch, Susanne Kastner, Heide Mattischeck, Klaus Barthel, Lilo Blunck, Hans Büttner (Ingolstadt), Petra Ernstberger, Gabriele Fograscher, Arne Fuhrmann, Günter Gloser, Angelika Graf, Monika Heubaum, Frank Hofmann (Volkach), Brunhilde Irber, Gabriele Iwersen, Walter Kolbow, Robert Leidinger, Horst Kubatschka, Ulrike Mascher, Doris Odendahl, Leyla Onur, Martin Pfaff, Georg Pfannenstein, Renate Rennebach, Otto Schily, Dagmar Schmidt, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Dr. Angelica Schwall-Düren, Erika Simm, Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk, Dr. Cornelie Sonntag-Wolgast, Ludwig Stiegler, Uta Titze-Stecher, Jella Teuchner, Günter Verheugen, Ute Vogt, Verena Wohlleben, Hanna Wolf, Heidi Wright

Geplanter Bau der A 73/A 81

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die verkehrstechnische Begutachtung der Raumordnungsunterlagen zur geplanten Autobahn A 73, Abschnitt Lichtenfels – Landesgrenze Bayern/Thüringen von der Gutachtergruppe A 73?

2. Inwieweit wurden wissenschaftliche Erkenntnisse der Raumordnung zur Verkehrsvermeidung in die Autobahnplanungen integriert?

3. Welche verkehrspolitische Zielsetzung verfolgt die Bundesregierung mit diesem Projekt – die Schaffung einer europäischen Transversale oder die Lösung regionalverkehrlicher Probleme zwischen Nordbayern und Thüringen?

4. Die Verkehrsprognose 2010 für dieses Projekt wurde mehrfach korrigiert. Welche aktuellen und prognostizierten Verkehrsbelastungen liegen der Planung in den anstehenden Planfeststellungsverfahren zugrunde?

5. Welche Anbindungen an das untergeordnete Verkehrsnetz wurden im Linienbestimmungsverfahren vom Bundesministerium für Verkehr festgelegt und sind verbindlich zu verwirklichen?

6. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung der Gutachtergruppe, daß der Bau der A 73 als Regionalautobahn nicht notwendig ist und die verkehrspolitischen Zielsetzungen mit dem Ausbau und teilweisen Neubau des vorhandenen

Straßennetzes sowie dem immer wieder zitierten Vorrang der Schiene erreicht werden können?

7. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung für den weiteren Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur im Coburger Bereich, im Bereich des Nah- und Regionalverkehrs ergreifen?

8. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren für die Bahnstrecke Schweinfurt – Erfurt?

9. Wie können solche Schienenverbindungen finanziert werden?

10. Welche Berücksichtigung fand das von der Regierung beschlossene Ziel der CO_2-Minderung in dieser Verkehrswegeplanung?

11. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß bei einer Realisierung des Baus der A 73/A 81 zuerst mit dem Bau der notwendigen Ortsumgehungen im Bereich der Zubringerstraßen begonnen werden muß?

12. Waren die raumordnerischen Zielvorgaben oder das Schließen einer 140 km breit klaffenden Lücke bei den Planungen zur A 73/A 81 maßgebend?

13. Wie sieht der Planungsablauf für die beiden Neubauprojekte einschließlich der Zubringerstraßen aus?

14. Wann ist frühestens mit dem Bau aller notwendigen Zubringerstraßen zur geplanten A 73/A 81 zu rechnen?

15. Wie und in welcher Höhe wurden die Folgekosten für Unterhalt und Instandsetzung der Verkehrswege berücksichtigt?

16. Wie und in welchem Zeitraum wird die Finanzierung des Baus der Neubauprojekte aber auch der notwendige Bau der Ortsumgehungen sichergestellt?

17. Welche Kosten werden nach Abschluß der Vorplanungen für den bayerischen Teil der A 81 berechnet?

    Welche Kosten werden aufgrund des aktuellen Planungsstandes für das Gesamtprojekt A 73/A 81 (ursprünglich 2,2 Mrd. DM) kalkuliert?

18. Welcher Kosten/Nutzen-Faktor ergibt sich aufgrund der aktuellen Kostenkalkulation für die Teilabschnitte im Vergleich zu den Angaben des Bedarfsplanes 1992/93?

19. Ist angesichts der Kostenexplosion allein im Abschnitt Lichtenfels – Thüringische Landesgrenze – von zunächst 200 Mio. DM auf derzeit 680 Mio. DM nicht eine Überprüfung des Projekts angebracht, da sich damit die Wirtschaftlichkeit des Projektes drastisch verringert hat?

20. Plant die Bundesregierung aufgrund ihrer finanziellen Schwierigkeiten, die A 73/A 81 nicht zu bauen?

21. Welche Kritikpunkte werden vom Bundesrechnungshof, der bei Großprojekten dieser Größenordnung prüfend beteiligt ist, zum Projekt A 73/ A 81 vorgetragen?

22. Wie bewertet die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Nutzen?

23. Welche Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der A 73, getrennt nach PKW- und LKW-Verkehr, erwartet die Bundesregierung für die bestehenden Abschnitte bei Nürnberg nach Fertigstellung des geplanten Ausbaus der A 73?

24. Sind für die Finanzierung evtl. auch private Finanzierungsmöglichkeiten geprüft worden, und plant die Bundesregierung evtl. den Einsatz privaten Kapitals?

25. Besteht zwischen der Bundesregierung und führenden deutschen Großunternehmen eine gemeinsame Strategie, wonach ein weiterer Straßenbau für die Wirtschaftskraft unseres Landes unverzichtbar ist?

26. Wann werden spätestens die notwendigen Ortsumgehungen in den betroffenen Regionen der A 73/A 81 fertiggestellt sein?

27. Wie läßt sich der Widerspruch aufklären, daß im Durth/Roos-Gutachten der Autobahn im Vergleich mit der Ausbauvariante deshalb der Vorzug gegeben wird, weil „die Beeinträchtigung der Anwohner durch Umfahrungslösungen im Vergleich zur Autobahn durch Lärm und Abgase sehr groß ist, da sie wesentlich dichter an bebaute Gebiete herangelegt werden müssen, um die Ortsdurchfahrten wirksam zu entlasten", was aber in diesem dicht besiedelten Gebiet überhaupt nicht möglich ist?

28. Warum unterbleibt in allen Planungsverfahrensabschnitten zu diesem Verkehrsprojekt die ernsthafte Überprüfung von Alternativen, z. B. die Gefährdung des Thüringer Waldes und der nordbayerischen Trinkwasserreservoirs, auch angesichts der erheblichen Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplanes?

29. Welchen Stellenwert hat der Thüringer Wald für die Bundesregierung, da dieser seitens des Bundesministeriums für Verkehr und der Straßenbauverwaltungen als zu überwindende Barriere beschrieben wird?

30. Wie wird seitens der Bundesregierung die Tatsache gewertet, daß der Benzinverbrauch und damit die Kilometerleistung im vergangenen Jahr erstmals rückläufig waren, und haben diese Entwicklungen auf die Ausbaupläne der Bundesregierung Auswirkungen?

31. Nach welchen Gründen und Kriterien wurde Rottenbach als Übergangspunkt zwischen Bayern und Thüringen für die A 73 festgelegt?

Bonn, den 10. Februar 1995

Uwe Hiksch
Susanne Kastner
Heide Mattischeck
Klaus Barthel
Lilo Blunck
Hans Büttner (Ingolstadt)
Petra Ernstberger
Gabriele Fograscher
Arne Fuhrmann
Günter Gloser
Angelika Graf
Monika Heubaum
Frank Hofmann (Volkach)
Brunhilde Irber
Gabriele Iwersen
Walter Kolbow
Robert Leidinger
Horst Kubatschka
Ulrike Mascher
Doris Odendahl
Leyla Onur
Martin Pfaff
Georg Pfannenstein
Renate Rennebach
Otto Schily
Dagmar Schmidt
Horst Schmidbauer (Nürnberg)
Dr. Angelica Schwall-Düren
Erika Simm
Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk
Dr. Cornelie Sonntag-Wolgast
Ludwig Stiegler
Uta Titze-Stecher
Jella Teuchner
Günter Verheugen
Ute Vogt
Verena Wohlleben
Hanna Wolf
Heidi Wright

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333